

中華人民共和國  
香港特別行政區政府  
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region  
of the People's Republic of China

政府總部  
運輸及物流局

香港添馬添美道 2 號  
政府總部東翼



Transport and Logistics Bureau  
Government Secretariat

East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: TLB(TL)4/1/175(22)  
來函檔號 Your Ref.: CB4/PS/1/20

電話 Tel. No.: 3509 8188  
傳真 Fax No.: 2868 5261

以電郵發送

香港中區  
立法會道 1 號  
立法會綜合大樓  
鐵路事宜小組委員會秘書  
劉素儀女士

劉女士:

**運輸事務委員會**  
**鐵路事宜小組委員會**

**東九龍線的最新發展**

貴處於 2022 年 11 月 29 日致函運輸及物流局。就李慧琼議員、陳克勤議員、陳學鋒議員、李世榮議員及顏汶羽議員有關東九龍線最新發展的意見，現答覆如下：

(一) 正如我們在《鐵路發展策略 2014》中指出，個別擬議鐵路項目的初步落實時間旨在作為規劃參考。落實時間須視乎每個項目進行的詳細工程、環境及財務研究的結果，以及最新的需求評估和是否有足夠的資源而定。因此，實際落實事宜須取決於在詳細規劃階段進行的技術和財務研究。由於東九龍線依山而建，當年在規劃《鐵路發展策略 2014》時，我們已估計相關工程會有相當大的技術困難，但實際的難度需要進一步研究才能確定。我們已經就東九龍線鐵路走線、坡道、車站位置、施工限制等作全面檢視。由於沿線地勢起伏，而重型鐵路的爬升能力有限，原方案大部分路段須深入地底，需要在地勢較高的山上地區興建深層地下車站、鐵路隧道、非常長的通道連接至路面等技術困難。此外，由於車站在地下深

處，市民進出車站乘搭列車需要使用穿梭地面及地下車站的升降機及通過較長的行人通道以連接到車站大堂及月台，需要更長時間往來地面及月台，因而增加整體出行時間。以擬議的彩雲站、順天站和秀茂坪站為例，地下車站深度離地面約 60 至 70 米，行人通道長約 300 至 400 米，估計往來地面及月台的路程已超過十分鐘。故採用地下重型鐵路模式推展東九龍線，並非具效益的選項。

(二) 政府現正探討以高架無軌捷運系統作為東九龍線替代方案的可行性，以利便觀塘上坡地區居民出行。初步走線全長約四公里，由寶達、經秀茂坪、順安、順利、彩雲接連港鐵彩虹站，服務上述地區，以及鄰近安達臣道和安達臣道石礦場用地的房屋發展。擬建的高架無軌捷運系統會在專屬高架車道上行走，與行人及車輛完全分隔，不受清水灣道、新清水灣道及彩虹交匯處的交通所影響。相對深層地下車站，市民可以更便捷地往來地面及將設於高架道旁的月台。由寶達到彩虹東的車程時間大約 10 多分鐘，方便乘客前往港鐵彩虹站轉乘觀塘線。我們計劃於 2023 年上半年完成有關技術可行性研究，包括適合上坡地區的捷運系統及走線、載客量、建造方法、採購及財務模式，並公布項目的未來路向，包括初步時間表及推展安排。可行性研究會充份考慮議員及公眾提出的意見及建議。

(三) 屯馬線全線及東鐵線過海段分別於 2021 年 6 月及 2022 年 5 月投入服務，為市民提供新的出行選擇及更方便快捷的鐵路服務，亦為其他鐵路線帶來顯著的分流作用。根據觀察，現時觀塘線早上最繁忙路段的乘客量下降了約一成，有助紓緩擠迫情況。另一方面，政府正推展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》(《策略性研究》)，探討全港大型運輸基建的布局。《策略性研究》建議興建的三條策略鐵路及三條主要幹道，當中包括「將軍澳線南延線」及「將軍澳—油塘隧道」，預期將有效優化將軍澳的對外連接。我們就《策略性研究》的初步研究結果及建議已經展開諮詢工作，以期於 2023 年第四季構建香港未來的主要運輸基建發展藍圖(當中會包括較確切的走線、初步推展時間表等資料)。

運輸及物流局局長

(張國明



代行)

2023 年 1 月 16 日

副本送:

路政署署長(經辦人: 魏漢華先生)(傳真:3525 1515)